

N° 2 - 07.11.2025



Newsletter - Club Industrie et Souveraineté



AEGE - le réseau d'experts en intelligence économique

2035 : LE CHOC AUTOMOBILE EUROPEEN

L'Union européenne face au virage vers l'électrique

L'UE s'est engagée dans une transformation historique de son industrie automobile. Dans le cadre du paquet législatif « Fit for 55 », adopté en 2023, les Vingt-Sept ont entériné la fin de la vente des véhicules neufs à moteur thermique dès 2035. Concrètement, cela signifie que toute voiture neuve immatriculée à partir de cette date devra être zéro émission.

Cette décision, symbole fort du volontarisme climatique européen, vise une double ambition : réduire de 55 % les émissions de CO₂ du secteur automobile d'ici 2030 et atteindre la neutralité carbone en 2050.

Mais derrière l'affichage environnemental, cette mesure représente aussi une mutation stratégique aux conséquences industrielles, énergétiques et géopolitiques profondes. En s'attaquant à un secteur qui représente près de 10 % du PIB européen et des millions d'emplois directs et indirects, l'Union Européenne cherche à faire basculer tout un écosystème vers la mobilité électrique, les batteries, l'hydrogène et les nouvelles infrastructures de recharge.

Le projet s'inscrit dans une logique de souveraineté : réduire la dépendance de l'Europe à l'égard des importations de pétrole, tout en construisant une filière autonome de la mobilité propre.

Lacunes d'une Europe en retard

Cependant, l'Europe part avec un retard technologique sur certains segments critiques, notamment les batteries et les matières premières nécessaires à leur fabrication. Lithium, nickel, cobalt, terres rares : autant d'éléments largement contrôlés par des acteurs extérieurs, au premier rang desquels la Chine.

Le continent reste vulnérable à ces chaînes d'approvisionnement extra-européennes, à la fois pour des raisons industrielles, logistiques et politiques. À cela s'ajoute une inquiétude croissante sur la capacité des États membres à déployer des infrastructures de recharge suffisantes et à maintenir la compétitivité des constructeurs face à la montée en puissance asiatique.

Politiquement, le consensus autour de la date de 2035 s'effrite. Certains États membres, emmenés par l'Allemagne, ont obtenu l'introduction d'une clause de révision en 2026, permettant de réévaluer les conditions d'application. D'autres, comme l'Italie ou la Pologne, jugent la trajectoire trop brutale pour leurs tissus industriels.

Dans l'opinion publique, l'interdiction des moteurs thermiques est l'une des politiques climatiques les plus contestées : elle cristallise les peurs d'un déclassement industriel et d'une augmentation du coût de la mobilité.

Les luttes de pouvoir d'une Europe unie

Sur le plan énergétique, cette décision redessine les équilibres du continent. Le basculement vers l'électrique implique un transfert massif de la demande d'énergie fossile vers l'électricité. Il faudra produire davantage, stocker mieux, stabiliser les réseaux et assurer un accès à une électricité décarbonée et abordable.

La transition automobile devient ainsi une composante centrale de la souveraineté énergétique européenne. Si elle échoue, le risque est double : une perte de compétitivité industrielle et une dépendance accrue à des technologies et à des ressources contrôlées par d'autres puissances.

En réalité, l'interdiction de 2035 marque une bataille de pouvoir. Le vieux continent veut prouver qu'il peut encore imposer un modèle industriel au monde. Mais derrière le discours écologique, se joue une lutte de souveraineté technologique : qui contrôlera la voiture de demain, son énergie, ses composants, ses logiciels ? L'Union européenne a lancé la révolution, mais sa réussite dépendra de sa capacité à la financer, à la protéger et à la maîtriser.

Des fractures idéologiques franco-allemandes

La France et l'Allemagne, piliers de l'industrie automobile du continent, incarnent deux approches différentes face à l'échéance de 2035. Si Paris et Berlin partagent la même volonté de réduire les émissions et de soutenir la transition, leurs visions de la méthode et du rythme divergent.

La France a adopté une ligne de fermeté. Le gouvernement soutient pleinement l'objectif européen et s'oppose à toute remise en cause du calendrier. Pour Paris, cette date symbolise un tournant stratégique irréversible, une opportunité de re-positionner l'industrie nationale sur les segments d'avenir : batteries, logiciels embarqués, véhicules électriques et infrastructures de recharge. La stratégie industrielle française s'articule autour de grands projets de *gigafactories* de batteries dans le nord du pays, de la montée en puissance de Renault et Stellantis dans l'électrique, et d'un soutien public massif à la demande via le bonus écologique.

Transition énergétique et enjeu de souveraineté en Europe

L'Allemagne, elle, avance avec davantage de prudence. Son économie repose en partie sur une industrie automobile d'exportation, qui emploie directement plus de 750 000 personnes. Berlin s'inquiète d'un basculement trop rapide vers le tout- électrique, qui pourrait déstabiliser son tissu industriel et la priver de ses avantages compétitifs historiques.

Le chancelier Friedrich Merz a exprimé sa volonté de revoir la réglementation, défendant la prise en compte des carburants synthétiques (« e-fuels ») comme alternative technologique. Les grands constructeurs allemands — Volkswagen, BMW, Mercedes — investissent massivement dans l'électrique, mais plaident pour une approche permettant la flexibilité des choix technologiques.

Cette divergence franco-allemande illustre les tensions entre ambition politique et réalité industrielle. La France veut être à l'avant-garde d'une Europe verte, quitte à imposer des contraintes fortes. L'Allemagne, pragmatique, veut préserver son industrie et éviter une dépendance trop forte vis-à-vis de la Chine pour les batteries et les composants critiques.

Ce désaccord dépasse la simple question automobile : il traduit deux visions de la souveraineté européenne. L'une, française, est verticale, centralisée, pilotée par l'État ; l'autre, allemande, est industrielle, orientée par la compétitivité économique.

Dans les deux cas, les défis sont immenses. La France doit accélérer le déploiement des bornes de recharge et rendre les véhicules électriques accessibles à la classe moyenne. L'Allemagne doit reconvertir des dizaines de milliers d'emplois liés au moteur thermique tout en maintenant ses exportations. Le succès ou l'échec de l'interdiction des thermiques dépendra sûrement de la capacité des deux pays à trouver une trajectoire commune et cohérente.

L'Europe face à la domination chinoise dans l'électrique

Au-delà des frontières européennes, la transition automobile s'inscrit dans une compétition mondiale pour le contrôle des technologies et des chaînes d'approvisionnement du XXI^e siècle. La décision de l'Union européenne d'interdire les moteurs thermiques en 2035 est observée avec attention à Pékin, Washington, Tokyo et Séoul. Chacune de ces puissances y voit à la fois une opportunité économique et un levier géopolitique.

La Chine est aujourd'hui un poids lourd du véhicule électrique. Elle contrôle près de 75 % de la capacité mondiale de production de batteries lithium-ion. Ses constructeurs (BYD, NIO, XPeng) conquièrent rapidement les marchés européens, profitant d'une avance technologique et d'un coût de production inférieur. Pour l'Europe, cette dépendance est un paradoxe : en voulant se libérer du pétrole, elle risque de se placer sous influence chinoise pour sa mobilité du futur. La bataille pour la souveraineté industrielle européenne passe donc par la relocalisation de la production de batteries et le développement d'un accès autonome aux matières premières.

Les modèles américain et asiatique de réindustrialisation

Les États-Unis ont de leur côté répliqué par une stratégie massive de réindustrialisation verte. L’Inflation Reduction Act (IRA) de 2022 a débloqué plus de 370 milliards de dollars de subventions et de crédits d’impôt pour encourager la production de véhicules électriques et de batteries sur le sol américain. Cette politique attire déjà les grands groupes européens, tentés par des conditions fiscales plus favorables qu’en Europe. Washington transforme la transition écologique en arme économique : attirer les capitaux, les emplois et la technologie.

Le Japon et la Corée du Sud, pionniers des technologies hybrides et électroniques, misent sur une transition plus modérée. Toyota, Honda ou Hyundai défendent une approche multi-technologique, combinant hybrides, électriques et hydrogène. Ces acteurs asiatiques sont également très présents dans la chaîne mondiale des semi-conducteurs et des batteries.

Quand l’électrique redéfinit la puissance mondiale

La transition vers le tout-électrique n’est donc pas seulement une question de climat : elle redéfinit les rapports de force mondiaux. Le contrôle des ressources, des technologies et des standards industriels devient un enjeu de puissance.

L'Europe, en fixant la date de 2035, a choisi d'assumer son rôle de pionnière, mais elle s'expose aussi à une concurrence frontale. Son défi sera de transformer cette contrainte réglementaire en moteur d'innovation et de souveraineté, et non en vecteur de dépendance.

La guerre n'est donc pas seulement celle du thermique contre l'électrique. C'est aussi celle des modèles de puissance : celui d'une Europe régulatrice et normative, d'une Chine productrice et conquérante, et d'une Amérique subventionnaire et protectionniste.